



TRACTION NORVÈGE har som sitt interesseområde Citroën Traction Avant type 7, 11 og 15 SIX produsert mellom 1934 og 1957. Klubben søker å oppspore, restaurere, bevare og holde i drift biler av denne typen samt å sikre tilgangen på deler til fornuftige priser til klubbens medlemmer.

President

Ottar Kaasa
Kjærlighetsstien 26 C
3682 Notodden
Tlf.: 971 22 481
E-post: ottar.kaasa@gmail.com

Visepresident

Ove Garen
Brendsrudtoppen 21, 1385 ASKER
Tlf: 910 00 544
E-post: garenove@gmail.com

Sekretær

Helge Guldborg
Morskoglia 8, 3482 Tofte
Tlf.: 916 98691
E-post: hguldb@online.no

Regnskap, materialforvalter

Arve Gaupset
Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet
Tlf.: 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

Styremedlem

Gudmunn Sørensen
Høymyrmarka 189, 1391 Vollen
Tlf: 930 07 947
E-post: gudmunns@gmail.com

Delelagersjef

Knut Larsen
Østagsløttveien 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 67 90 08 17
E-post: knut@rallylarsen.no

Redaktør

Geirmund Jor
Øvre Lunden 7, 0598 Oslo
Tlf: 41 64 82 63
E-post: geirmund.jor@fagforbundet.no

Klubben har også en Forsikringskomité som bistår medlemmene i forbindelse med LMK-forsikring.

Forsikringskomité

Knut Larsen
Østagsløttvn. 14, 1472 Fjellhamar
Tlf.: 90190514
E-post: knut@rallylarsen.no

Nils Skarland
Akersbakken 3 0172 OSLO
Tlf. 938 57 892
E-post: puuliima@gmail.com

STYRET

Klubben drives av et styre som består av 7 medlemmer. Styret jobber med den daglige driften av klubben, økonomi, medlemsaktiviteter, informasjonsarbeid og andre saker som er aktuelle for medlemmene og deres biler. I tillegg yter enkeltmedlemmer en viktig innsats for klubben gjennom konkrete prosjektoppgaver, råd og informasjon, innlegg i klubbbladet etc.

Klubbens delelager er rikholdig og inneholder både nye og brukte deler til fordelaktige priser. Knut Larsen har svært god oversikt. Knut er en travel mann og tar imot bestillinger på 67 90 08 17 eller epost: knut@rallylarsen.no

Delelageret er komplettert med masse nye deler. Siden kronekursen er svak for tiden, må det påregnes at prisene på nye deler er litt høyere.

For å redusere arbeidet og mulighetene for feil ber Knut om at: Du alltid oppgir biltype og årsmodell: Feks.: 11 N 1952 (ny type). Oppgi antall av delen og postadressen din. (deler kan ikke sendes med e-post). Bestillingen samles mest mulig. Bruk gjerne prislistens betegnelser på delen (delenummer er sjelden nødvendig). Knut er glad for bestillinger på e-post, ta gjerne en telefon om du er usikker på noe.

Bruk bruktdelageret:

Tractionklubbens store lager av brukte deler befinner seg i Dalsbygda ved Røros. Nå etterlyser Sverre Robert Stenseth brukere av alle delene. Bruktlageret er et eldorado for alle som pusser opp eller bygger om bilene sine. På lageret ligger et ganske stort antall dører, skjermer, pansere og andre karosserideler. Sverre Robert har også motordeler som for eksempel motorblokker, girkasser osv. Er det noe du mangler, ta kontakt, så sjekker han om han kan hjelpe.

"Nye dører"

Sverre Robert tilbyr seg å sveise opp dører hvis det skulle være interesse for det. Hvis det skulle være behov for det, er det fortsatt noen girkasser hos Sverre Robert han kan renovere for dere. Kontakt Sverre Robert: tlf. 929 57 765 eller: sverre.robert.stenseth@roros.net

Spesialverktøy: Utlånes mot depositum til klubbens medlemmer. Henvend deg til Arve Gaupset, Losbyveien 159, 1475 Finstadjordet. Tlf.: 901 21 658
E-post: agaupse@online.no

OBS: Har du spesialverktøy som tilhører klubben i garasjen eller kjelleren? Da må du sende det tilbake til Arve med en gang. Det er flere som har behov for det!!

CITROPHILE: Har du et tips eller en idé eller kanskje et bilde eller en artikkel kan du ta kontakt med Geirmund Jor på: geirmund.jor@fagforbundet.no eller telefon 416 48 263.

Se HJEMMESIDEN:

www.traction-norvege.no

der du finner mer informasjon, bilder, annonser og annen informasjon og tips.

Thor Olav Sørensen er web-redaktør.

Hvis det er noe du vil ha publisert på hjemmesiden kan du ta kontakt med Thor Olav, helst på epost: thorolavs@outlook.com. Du når ham også på telefon +47 905 99 774 utenom vanlig arbeidstid.

Du finner oss også på

facebook.com/traction.norge

KLUBBMØTER: Klubbmøtene har ikke fast møtested. Innkalling til hvert møte.

SM/DS/Traction-forumet:

Har du et teknisk spørsmål du vil diskutere, dele med andre eller få svar på kan du klikke deg inn på diskusjonsforumet for Citroënister på www.selbeikk.com/cgi-bin/yabb/YaBB.cgi eller via en lenke på www.traction-norvege.no. På "Traction-forumet" kan vi spørre hverandre til råds, motta råd og dermed skape en felles kilde til informasjon og kunnskap. Dette er et tiltak som mange klubber har satt i gang og som er blitt viktige bindeledd for mange. Problemet med en-til-en-kontakt er at den blir mellom de som har kontakten og gjenbruksverdien kan være begrenset. Ved å legge ut spørsmål og løsninger på forumet kan mange få glede av kunnskapen slik at vi på sikt vil til en viss grad kunne bidra til den kunnskapsoverføringen som trengs for at vi fortsatt skal kunne være rimelig selvhjulpne i teknisk sammenheng.

ANNONSER KJØP/SALG:

Medlemmene kan avvertere gratis i Citrophile. Henvend deg til sekretæren eller redaktøren. Du kan også bruke www.traction-norvege.no eller andre kanaler for kjøp og salg.

KLUBBENS BANKKONTONR.:

7877.08.67966

ORGANISASJONSNR.: 912602931

E-postadresser:

Sekretæren synes det er mye greiere med korrekte epostadresser og ber alle som har epostadresse, har byttet eller fått ny adresse om å sende ham informasjon om dette. Send epostadressen din til: hguldb@online.no

LEDER

Framtida er nå

De aller fleste av Tractionene våre er nå klargjort og satt inn for vinteren her oppe i nord. Glatte veier, snø og salt setter en effektiv stopper for veteranbilbruk vinterstid. I alle fall om vi ønsker å bevare bilen for generasjonene etter oss. Og det vil vi. Jeg ser for meg et biltreff om ett par hundre år med bortimot 300 år gamle biler. 30 norske tractioner er samlet og publikum saumfarer disse gamle framkomstmidlene framstilt av industrikonsernet Citroën. Det er sol fra skyfri himmel og folk er i godt humør. De smiler og ler, gestikulerer og nikker anerkjennende til disse fossildrevne farkostene... *Dette var i sin tid flotte saker! Så fantastisk at de er blitt så godt tatt vare på i snart 300 år*

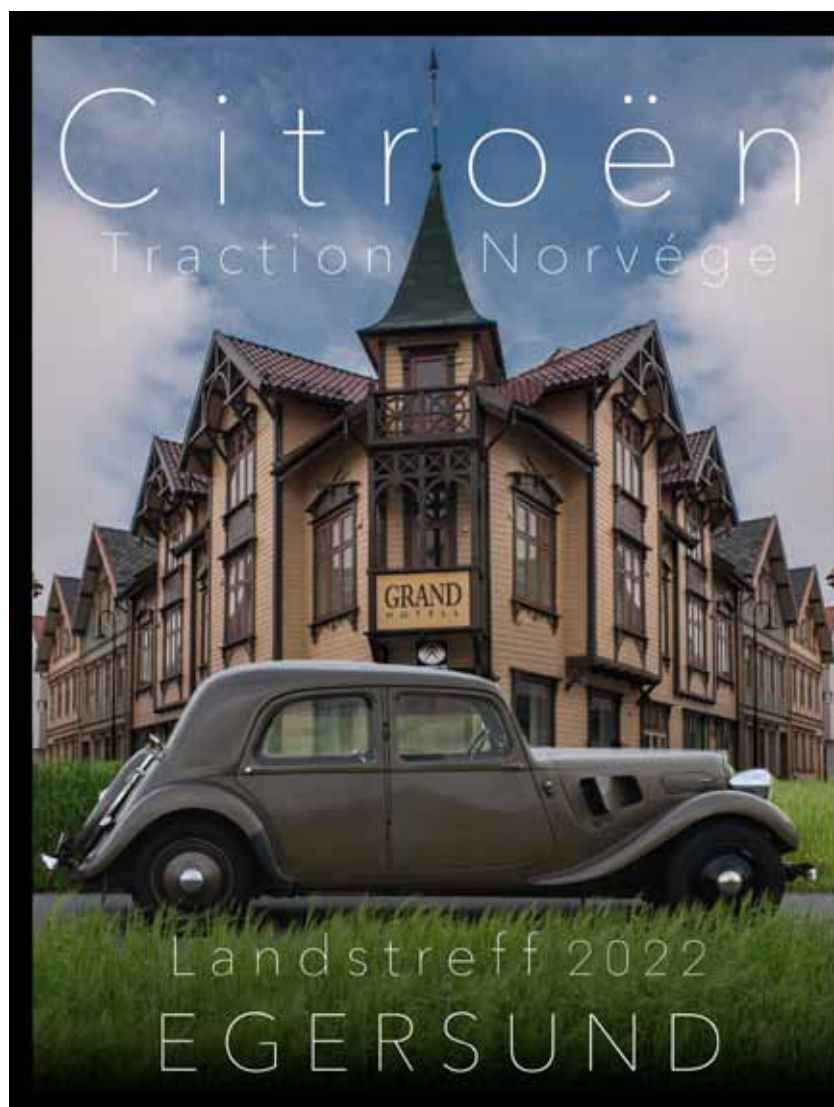
Det er langt fram dit. Vi har et felles ansvar for å ta vare på vår egen historie og levere den til neste generasjon. Vi er på god vei, og Traction Norvège sine medlemmer kan ha god samvittighet. Vi vil motta applaus, og heder på treffet om 200 år!

Så dagens situasjon. Covid 19-smiten øker utover i landet. Kanskje ikke så rart når samfunnet igjen har åpnet seg. Tilgangen på vaksine er god og det oppfordres til å ta vaksine nr 3. En såkalt booster. Vi har et felles ansvar for å holde viruset i sjakk. Av hensyn til oss alle, men først og fremst av hensyn til de mest utsatte og sårbare blant oss.



Om det går som vi ønsker arrangeres landstreff etter to års fravær i 2022. Det er på tide med en ny samling. En ny fest og et nytt årsmøte. Stedet er som tidligere planlagt i Egersund og tidspunktet er 19.-21. august. Hold av datoen gode venner og ha en god vinter!

Ottar Kaasa, President



Sommertreff 2022

Endelig klart for sommertreff i Egersund.

Datoen blir
19.-21 august 2022,
så hold av helgen allerede nå!

All informasjon om påmelding og andre praktiske ting tar vi neste Citrophile utpå nyåret. Det blir fint å sees.

Sikkerhetsbelter i Tractionen??

AV HELGE GULDBERG

Man ønsker seg belter i sin gamle Traction. Det er mulig, skriver Helge Guldberg, og her beskriver han framgangsmåten.

Rullebelter foran er «enkle» å få montert inn. Standard rullebelter fås kjøpt hos de fleste biltilbehørsfirmaer. Velg en type som har lange fester for montasje mellom framstolene.

Det finnes montasjesett hos flere av traction-deleforhandlerne nedover Europa, ELLER du kan tilvirke det selv, av flattstål, litt sveising etc. Bor hull i gulvet for montasje av belterullen rett ned for midts-tolpen.

Forankringsjern, f. eks. 8–10mm x 50mm x 200mm plasseres på undersiden av golvplaten. (Bør rustbeskyttes/males før montasje). Benytt M10 bolter, skiver og låsemuttre.

FOR DET ØVRE FESTET ER DET FLERE LØSNINGER:

a) Benytte hengsel-bolten.

Den øvre glide-braketten (løpe-øglen) for selen kan monteres ved å erstatte hengselboltens mutter med en M10 langmutter (kjøpes f. eks på Biltema). Demonter den M10-mutter som sitter der. (Sørg for at døren ikke flytter seg, så du slipper å justere den i døråpningen igjen.

Finn ut hvor lang langmutteren må være for at den skal stikke på utsiden av dørstolpens panel, og sett hengselbolten (langmutteren) godt fast. (Her må det tas hull i det indre dørstolpe-panelet). Monter løpe-øglen med brikke og distanse. Dette er den enkleste løsningen. Men øvre del av sikkerhets-selen kommer litt i laveste laget, men de fleste har valgt denne løsning.

b) En annen løsning er å sveise inn et nytt dørstolpefeste 50–70mm ovenfor hengselbolten. Da kommer festet på riktig høyde, men dette er en jobb som medfører lakkeringsbehov, og løsningen er gunstigst dersom bilen er nedplukket og skal lakkres.

Festet mellom stolene forankres også med flattstål på undersiden av gulvet.



RULLEBELTER I BAKSETET ER MER OMFATTENDE.

Rullene kan monteres på hattehylla. Midtfestet monteres i gulvet under bakseteryggen. Det tredje forankringspunktet blir ute i hjulhuset ved siden av sitteputen. Benytt store skiver eller flattstål på utsiden av gulv, hjul-hus og hattehylle.

Prøv posisjon og sete-plassering FØR du borer i platen. Har du bilen nedplukket, er dette for å sveise inn forsterkningsplater og mutre for belte-monteringen. Slike ettermonterte seler kommer mest til sin rett ved småsammenstøt i lav fart. Da kan du unngå å skades av det store rattet og det harde instrumentbrettet. Vær oppmerksom på at belter i en traction ikke redder livet ditt om du frontkolliderer med en lastebil i 90 km/t.

Så langt jeg forstår sier ikke lovverket noe om besiktning/godkjenning, så styrken i festenes innfesting blir bare så god som du selv gjør det til.

Lykke til

Fra Helge sekr.

Kilder: Noe info mottatt fra CTA Sweden (Peter Larsson) og noe av egen erfaring.



En tur i Provence

MED TRACTION-CAB I DEN SYD-FRANSKE SOMMER

AV KNUT LARSEN



Da det var blitt dårlig med sommerferie for oss i Menton i år, bevilget vi oss en litt sen sommerferie på det vi kaller høsten her i Norge. I Syd-Frankrike var det fremdeles temperaturer som i en god, norsk sommer, mellom 20 og 25 grader på Celsius sin skala, og badevann på vel 20. Det kan nok merkes et hint av høst her nede også, særlig om kvelden, men det er absolutt til å leve med....



Vi skal ikke plage leseren med en feriereportasje, men kan nevne at vi fikk besøk av klubbmedlemmene Anders og Carina Rohdin, som hadde det samme behovet for litt varme i noen dager, som oss. Når vi er i samme by som Reidun og Gunnar Høgenhaug, er det selvsagt at vi har en del samkvem med dem, og da han spurte om jeg ville være med for å hente Traction Cab'en hans etter et verksted-besøk lenger vest, i Provence (vi er jo i Alpes Maritimes) var det lett å si ja til dette. Så en dag midt i oktober satt vi kursen vestover i deres nye Citroën C4 Spacetourer, i hovedsak på Autoroute 8, som går rett vestover i retning Marseilles. Etter å ha cruiset i god komfort på Autoroute Sud, tok vi av mot Vidauban og ut på landet. Her ble vi forlatt av Reidun, for anledningen vår sjåfør, for å ta oss hjem på egen hånd med Tractionen. Her, på en stor eiendom fant Gunnar igjen sin røde 11 Cabriolet parkert ved siden av en gammel lastebil av samme merke. Mr. bilreperatør kunne berolige Gunnar med at feilen ikke lå i girkassen som fryktet, men at «Lefebvres Eiffeltårn» dvs. giroverføringen oppe på clutch-huset hadde løsnet. Den bare trengte å bli festet igjen med litt nye gjenger, pluss at girlåsen var justert, så var bilen god som ny igjen....

Da var tiden inne for en omvisning på gården, som hadde en stooooor hall full av eldre biler. Mest Traction, men også ID/DS, Peugeot (404 Coupé) samt noen Lancia, og siden rust er et vesentlig mindre problem der nede, var det ikke mye av den slags å se på noen av dem. Sola er et større problem der enn salt og frost er hjemme i Norge. Etter at Gunnar hadde gjort opp for reparasjonen, som hadde vist seg å være av ganske bagatellmessig art i forhold til det forventede, tok vi turen over det vakre Massif d'Esterel, der jeg fikk kjøre bilen som har min gamle motor og girkasse. Den likte nok å få kjenne igjen manøvreringen til sin tidligere eier, det er rart med det.... Etter en noe raskere tilbaketur over på A8, var vi atter tilbake i Menton, «la Perle de France» der fruene ventet i spenning på vår tilbakekomst. Noen dager senere ble Ellen sendt hjem fra Nice med Norwegian, mens jeg hadde fått det for meg at jeg skulle kjøre «feriebilen», en norsk Citroën C4 hjem for en EU-kontroll. Slikt kan jo ikke gjøres i EU, må vite.... Vi kan jo så meget bedre i Norge, så 3 dager senere var jeg atter på Norsk jord, etter en supertrist tur gjennom de oppskrytte tyske motorveiene med en million vogntog å åle seg forbi. En forsmak på høstværet fikk jeg også, så jeg vurderte sterkt å snu!

Knut

En observasjon på de oppskrytte tyske motorveier: Noen få batteribiler ble observert, mest Tesla, og i motsetning til disse i Norge, kjørte alle jeg så veldig sakte! Det virket som at rekkeviddeangsten var sterkt utbredt, så det var visst utelukket å kjøre over 100.



20 olika
modeller av
Traction Avant,
inklusive 22 CV med
V8-motor.

Varför väcker Citroën så **STARKA KÄNSLOR?**

AV PER ÅHLSTRÖM

Låt oss ta den tekniska historien först. Den börjar faktiskt i flygets allra tidigaste barndom.

PASSIONERAD KONSTRUKTÖR

Gabriel Voisin och hans bror Charles hörde till flygets absoluta pionjärer. Bröderna Voisin startade försäljning av flygplan redan 1907. Det var världens första flygplansfabrik. Ett av planen köptes av Henri Farman, som den 13 januari 1908 lyfte med ett Voisinplan i Issy-le Molineaux utanför Paris, flög på ca 10 meters höjd i en kilometerlång slinga och landade på samma plats han startat ifrån. Därmed vann han Aeroklubbens pris och blev den förste som verkligen kunde hävda att hans flygning var kontrollerad. Det var ingen slump. Bröderna Voisin visste vilka krafter som påverkade planet och hur det skulle byggas för att kunna lyfta av egen kraft och för att kunna kontrolleras i luften.

Den här historien berättar jag inte för att försöka revidera flygets historia, utan för att härleda konstruktionen av Traction Avant.

Hos Voisin började 1916 en nyexaminerad ingenjör vid namn André Lefèbvre. Hans första alster var ett fyrhjuligt, bromsat landningsställ (vid den tiden hade normala flygplan två obromsade hjul under vingarna och en sporre bak).

Voisin tog Lefèbvre till sitt hjärta och kallade honom sin "andlige son". Voisin var passionerad både när det gällde flygplan, bilar och kvinnor. Lefèbvres intresse för kvinnor vet vi inte mycket om. Han var i många avseenden en mycket måttfull man och drack bara vatten och champagne. Men när det gällde bilar så flödade passionen precis som hos Voisin. Fader Voisin och hans andlige son André Lefèbvre hade ett ständigt idéutbyte kring bilar, teknik och nya konstruktioner ända tills André Lefèbvres aktiva tid slutade med en hjärnblödning 1957.

Hos Voisin fick Lefèbvre lära sig att inte bry sig om vad andra hade gjort. Han lärde sig att gå till grunden – naturlagarna och det behov som konstruktionen skulle fylla – när han gav sig i kast med ett nytt projekt. Och han fick

lära sig att höga prestanda hos fordon ska åstadkommas genom att bygga lätt och aerodynamiskt. Voisin närmast föraktade den tidens racerbilar, som i allmänhet (Bugatti undantaget) var stora och tunga bilar med näst intill primitiv konstruktion.

BEVISA GENOM TÄVLANDE

Voisin försökte bevisa sina teser genom att ställa upp i tävlingar med standardmotorer och standardchassier klädda i aerodynamiska karosser. Lefèbvre deltog i det här arbetet både som konstruktör och förare.

Voisin tävlade med stor framgång i början av 20-talet. Han utvecklade slidmotorn till mycket goda prestanda, och kombinerat med hans sätt att tänka flyg även då han tillverkade bilar – låg vikt, strömlinjeform och aerodynamisk stabilitet – så vann Voisin många tävlingar.

Bland annat kom man på första, andra, tredje och femte plats i Strassbourgs GP 1922. Mycket tack vare att bilarna var lätta och aerodynamiskt formgivna. Det ansågs dock av många



vara fusk, varför reglerna ändrades till 1923 års GP i Tours. Då blev bara traditionellt, lådformigt karosseri tillåtet i touring-klassen.

Voisin blev arg, satte på ett för den tiden extremt strömlinjeformat karosseri på sina touringbilar och ställde upp i racingklassen. Där körde André Lefèbvre in på en femteplats. Det var Lefèbvres bästa placering i ett stort race, men av en oförstående omvärld betraktades det som ett misslyckande.

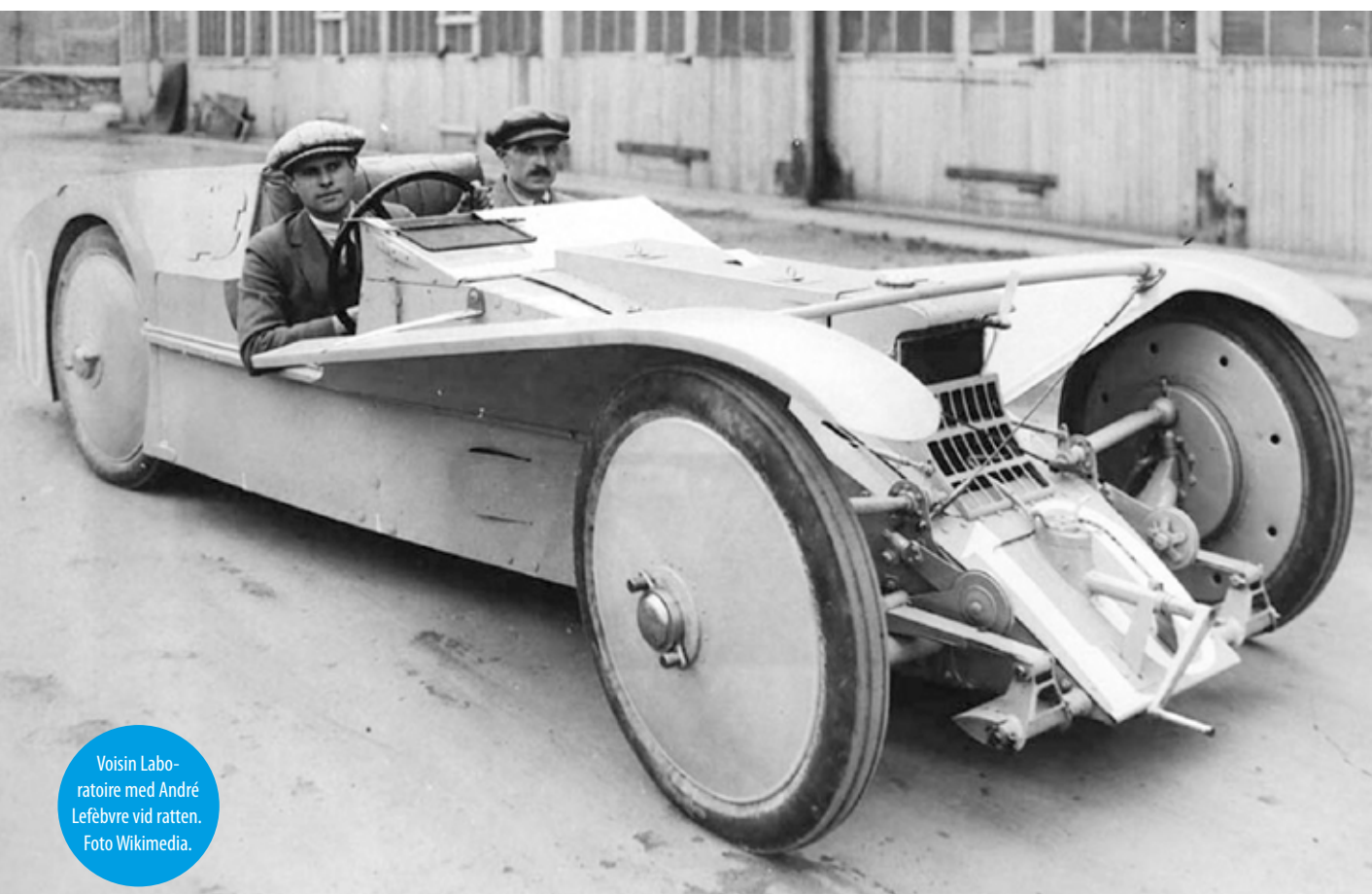
Omvärlden brydde sig inte om att Lefèbvres bil bara hade 60 hk mot den vinnande Sunbeamens 102, att Sunbeam bara var 19 procent snabbare än Voisin trots 57 procent fler hästar.

1924 försökte Voisin bevisa sina teser på tävlingsbanan med en ny bil, Labo-ratoire. Även nu var Lefèbvre med och både konstruerade och körde. Allt hade gjorts för att spara vikt och kraft. Den remdrivna vattenpumpen ersattes med en propellerdriven, som drevs av fartvinden. Spårvidden bak minskades så till den grad

att differentialen blev onödig – osv. Det var ett utmärkt exempel på tesen att naturlagarna och ändamålet helgade medlen – en filosofi som senare kom att präglade Lefèbvres arbete hos Citroën.

Voisin var inte lika lysande som affärsman som han var som tekniker och i början av 30-talet kunde han inte behålla sin "andlige son". Lefèbvre fick söka sig annat jobb och hamnade hos Renault. Enda resultatet där var att han blev oerhört osams med Louis Renault.

Fortsettelse neste nr.



KVELDSNYTT MARS 2021

Audun Jahren har sendt oss dette bildet, tatt fra godstolen etter kveldsnytt en dag i mars. Bildet er av C-762 Nils Skarlands 11AL-36, beige irise.



Fortsettelse: Sekretærens 11BL-37, fremdriftsrapport

Platen over frontvinduet med vinduspussermekanisme etc. er på plass, med nye/ny-tilvirkede akslinger og overhelt vinduspussermotor fungerer. Forsetene og baksetene ferdige. Sete-rammene har fått ny «stuffing», og de ferdigsydde setetrekkene fra pat2d passet bra. Pat2d har tidsriktige interiørstoffer i bra kvalitet. Valget sto mellom brunt eller grått, og jeg valgte grått.

Velger å montere sikkerhetsseler bare foran. Seler ble innkjøpt fra CTA-service (nå avdøde Peter Larsen) for flere år siden. Heldigvis har jeg sveiseapparat, dreiebenk og mye annet verktøy, så dette blir tilvirket, lakkert og montert i løpet av uka (uke 44).

Setebraketter er rengjort, lakkert og montert. Setene prøvemontert,

tatt ut igjen og klargjøres nå for å ta hull i gulv-mattene for tilpasning mot sikkerhetssele-brakettene. Gulvmatte-settet ser også ut til å passe bra, men ligger på vent mens braketter for sikkerhetsseler etc. tilvirkes og tilpasses. Etter hvert som dette kommer på plass, blir det bedre plass i garasjen, slik at motor-montasjen kan starte.



GJENSYN MED MAIGRET

For mange av oss litt eldre tractionister (betyr det alle sammen?) var detektiven Maigret første møte med denne ikoniske bilen. Filmene var laga på basis av bøkene til Georges Simenon, og den som ga ansikt til rollen var Jean Gabin.

For redaktøren var det faktisk et gjensyn, sjøl den gangen. Mitt første møte var en traction på et lasteplan på bilhoggeren som lå et stykke oppe i lia ved Darbu, ikke så langt fra Kongsberg. Der gikk jeg på folkehøgskole og der rota jeg meg opp i den den nevnte lia. Der stod den, og jeg lovte meg sjøl at en gang skulle jeg bli eier av en slik perle.

Jeg skred umiddelbart til verket, men det var ikke helt enkelt, når du er 17 år og helt blakk. Jeg sporet opp en bil som skulle stå på en låve, men når jeg endelig fant den riktige låven, så hadde noen, en fra Svelvik, kjøpt den en uke før og tatt den med seg.

– Han selger den nok ikke, gjetta bonden. Og det hadde han sikkert rett i. Dette var tidlig på søtti-tallet, så hvis noen veit hvilken bil det var som smatt unna foran nesa på meg, så hadde det vært moro å vite.

Kanskje sparte han meg bare for å tape ansikt. Uten penger, uten rett til å kjøre bil, og uten ressurser til verken å flytte den, eller lagre den, så var det kanskje like greit at det tok noen tiår før jeg ble Traction-eier.

Bildet er sendt oss av Audun Jahren.